



**LANDSKAP TRÄDGÅRD JORDBRUK**

Rapportserie

# Grevebanan - mellan stad och land

*En förstudie av Grevebanan som kulturmiljöstråk*

**Jens Bengtsson**

Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

**Rapport 2013:15**

ISSN 1654-5427

ISBN 978-91-87117-46-6

Alnarp 2013





**LANDSKAP TRÄDGÅRD JORDBRUK**

Rapportserie

# Grevebanan - mellan stad och land

*En förstudie av Grevebanan som kulturmiljöstråk*

**Jens Bengtsson**

Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

**Rapport 2013:15**

ISSN 1654-5427

ISBN 978-91-87117-46-6

Alnarp 2013



## Innehållsförteckning

Inledning	s. 3
Bakgrunden om Grevebanan	s. 4
Avgränsningar och sökstrategier	s. 6
Besökta arkiv	s. 8
Skurups kommunarkiv	s. 8
Svedala kommunarkiv	s. 9
Ystad stadsarkiv	s. 9
Malmö stadsarkiv	s. 10
Landsarkivet i Lund	s. 10
Folklivsarkivet i Lund	s. 11
Skånes arkivförbund	s. 11
 Grevebanan som kulturarv	 s. 12
Bakgrunden till kulturmiljöstråket	s. 12
Grevebanan som kulturmiljöstråk	s. 14
Grevebanan och planeringen	s. 18
 Avslutning	 s. 22
 Käll- och litteraturförteckning	 s. 24
 Bilagor	
Bilaga 1. Sökningar i Libris	
Bilaga 2. Sökningar i NAD	
Bilaga 3. Sökningar i Folklivsarkivet	

## Inledning

Under våren 2013 genomfördes en förstudie av den s.k. Grevebanan, järnvägen mellan Malmö och Ystad, som utnämnts till kulturmiljöstråk av Länsstyrelsen i Skåne län. Resultatet av studien redovisas i föreliggande rapport.

Förstudien utgörs av två delar. I den inledande delen av projektet gjordes en inventering av det befintliga arkiv- och litteraturmaterialet för att visa på vad som tidigare skrivits om Grevebanan och dess stationssamhällen men även vilket källmaterial som fanns att tillgå i arkiven. Flera arkiv har besökts i syfte att studera vad för typ av material som finns på de olika institutionerna och om detta material skulle kunna vara intressant för andra fallstudier om Grevebanan.

Sökningar i såväl Libris som Nationella arkivdatabasen (NAD) har gjorts och bildar tillsammans en översiktlig bild av kunskapsläget vad gäller Grevebanan och dess stationssamhällen.

Den andra delen av rapporten består av intervjuer med olika företrädare för kommuner, museer och tjänstemän från Länsstyrelsen i Skåne län (i fortsättningen Länsstyrelsen). Tyngdpunkten på intervjuerna har legat på hur man uppfattar Grevebanan som kulturmiljöstråk, vad som inbegrips i begreppet och vilken betydelse det har för kulturmiljövården och den fysiska planeringen.

Förhoppningen är att rapporten ska ligga till grund för den fortsatta forskningen om Grevebanan men även bidra till en diskussion på Länsstyrelsen och kommunerna om hur kulturmiljöstråket värderas och hanteras i dagens planeringssituation.

Studien har utförts av Jens Bengtsson men dess innehåll och inriktning är ett resultat av dialog med de övriga i forskargruppen: Mattias Qviström, SLU och Tomas Germundsson, Lunds Universitet. Rapporten har tagits fram inom forskningsprojektet *The Metropolitan corridor revisited: tracing rural/urban hybrids as a base for sustainable development* som finansieras av Formas under åren 2012-2014

## Bakgrund om Grevebanan

Grevebanan, järnvägen mellan Malmö och Ystad öppnades för trafik 1874. Initiativet till banan hade tagits redan 1866 då greve Corfitz Beck-Friis på Börringe kloster insamlat kapital för undersökning om hur järnvägen skulle kunna dras genom landskapet. Först 1873 togs dock beslut om att järnvägen skulle byggas vilket kunde påbörjas under våren samma år (Nihlén 1924). De skånska godsen utmed den tänkta sträckningen var drivande i frågan och visade ett stort intresse för investeringar i järnvägen. Godsen såg i järnvägen framförallt en möjlighet till att transportera spannmål och skogsprodukter. Jens Möller (1989) har i sin avhandling visat att de skånska godsen i många fall villkorade teckning av aktier i bolaget utifrån hur järnvägen skulle dras och var stationerna skulle förläggas. Särskilt viktigt för godsägarna var det att stationen anlades i anslutning till tegelbruk och skogsmarker, vilket givetvis innebar mindre omlastning och ett mer effektivt transportsystem. En stor del av försäljningen av spannmål, skogsprodukter och senare även mjölk och smör gick till Malmö, där varor exporterades vidare till England och Danmark.

Grevebanan bidrog vidare till att utbytet mellan stad och land intensifierades. Flera bispår anlades runt sekelskiftet till framväxande industrier och tegelbruk som försörjde städerna med byggnadsmaterial. 1906 kom det 3,5 km långa bispåret mellan Oxie station och grustakten i Arrie till stånd. Spåret motiverades med den stigande efterfrågan på grus och sand till byggnationer i Malmö med omnejd (Nihlen 1924). Ungefär samtidigt etablerades sockerindustrin som en viktig näring och många nya järnvägssträckningar anlades för transport av sockerbetor och betmassa. I Rydsgård byggdes en helt ny linje som förband samhället med Trelleborg via Skivarps sockerbruk (Tunander 1980).

Järnvägens dragning genom landskapet förde med sig att nya samhällen etablerades. Skurup och Svedala är exempel på orter som i stort sett var obebodda innan järnvägen kom (Franzén 1986, Erlandsson 1969). I dessa stationssamhällen växte snart flera framgångsrika industrier upp. Många industrier började med gjuteri och produktion av maskiner till lantbrukarna i det omgivande jordbrukslandskapet, men expanderade snart och drog fördel av järnvägens transportnät och exportmöjligheter. Ett exempel är Åbjörn Anderssons mekaniska verkstad som grundades 1882. Företaget ingår numera i Sandvik och sätter än idag stor prägel på stationssamhället Svedala (Bergman 2007). I Skurup fanns Bröderna Anderssons gjuteri som utnyttjade järnvägens transportmöjligheter med det bördiga Södersläotts behov av jordbruksmaskiner (Janstad m. fl. 1994). På dessa platser, där det fortfarande i slutet av 1800 talet bara funnits enstaka hus och byggnader kopplade till jordbruksnäringen, växte det snart fram framgångsrika industrier med hundratals anställda. Under grevebanans första årtionden växte Svedala och Skurup fram som i en växelverkan mellan landsbygdens förutsättningar och den infrastruktur som järnvägen erbjöd.

I dagens samhälle har Grevebanans betydelse för logistiken av sockerbetor och jordbruksmaskiner klingat av väsentligt. Istället har banan fått allt större roll för pendlingen i regionen. Varje dag tar tusentals personer tåget från Skurup eller Svedala till jobb och skola i Malmö och Ystad (Länsstyrelsen i Skåne län m.fl. 2010). Grevebanan rymmer med andra ord idag såväl kulturhistorisk som planeringsstrategisk betydelse. Grevebanans dubbla roll, dels som ett kulturhistoriskt stråk med krav på bevarande, dels som ett viktigt regionalt instrument för att främja pendling och hållbara transporter, skulle kunna vara en källa till konflikt mellan det gamla och nya kulturlandskapet. Men det skulle lika gärna kunna innebära en unik möjlighet att skapa bra pendlingsorter där de kulturhistoriska värdena som grevebanan erbjuder tas tillvara. Förhoppningen är att vi med denna rapport ska lägga grunden för det senare.

## Avgränsningar och sökstrategier

Studien har ett fokus på Grevebanan och de stationssamhällen (Svedala, Skurup och Rydsgård) som finns utmed järnvägens sträckning. Anledningen till att vi valt att titta särskilt på dessa är att de utgör typiska stationssamhällen som växte fram tillsammans med Grevebanan. Järnvägen var en oerhört viktig förutsättning för dessa orter samtidigt som samhällena idag fått en förnyad aktualitet som pendlingsorter. Oxie hade i det avseendet även varit intressant att studera närmare men det har inte gjorts i den här rapporten.

Litteratur- och arkivstudien utfördes inledningsvis förutsättningslöst. Åtminstone de första veckorna ägnades åt att gripa efter Grevebanans halmstrån. Allt som kunde relateras till järnvägen i Skåne i allmänhet och Grevebanan i synnerhet dokumenterades. Relativt snart i projektet konstaterade vi att de industrier som etablerades i stationssamhällena under järnvägens första decennier kunde vara ett studieobjekt och att dess arkiv skulle kunna bidra till intressanta perspektiv på hur relationen mellan stad och land utvecklats. Vi började därför aktivt att söka material i arkiven som på olika sätt berörde industrierna. I de olika kommunarkiven studerades byggnadsnämndens arkiv efter källmaterial som visade på industriernas roll i stationssamhällets framväxt. På Landsarkivet i Lund hittade vi ett företagsarkiv som studerades i samma syfte. Korrespondens, bygglov, anläggning av sidospår och försäljning av mark i anslutning till järnvägen har här varit några viktiga stödord i sökandet efter intressant material. I såväl Libris som NAD har sökningar gjorts med trunkering för att inkludera träffat med olika ändelser.

Godsens omfångsrika arkiv är naturligtvis också ett intressant källmaterial som jag dessvärre inte haft tid att studera närmare. Godsarkiv finns både på Landsarkivet i Lund och på Riksarkivet i Stockholm. Se vidare bilaga 2.

Företagsarkiven utgör ett källmaterial där det förmodligen finns mer att hämta. Många av industrierna som fanns utmed Grevebanan har idag lagts ner, styckats upp eller ingår i nya företagsbildningar. Det som en gång var Åbjörn Anderssons mekaniska är idag en del i Sandvik koncernen. Industrin finns dock kvar i Svedala och är fortfarande en av kommunens största arbetsgivare. Arkivet efter Åbjörn Andersson, som finns hos Sandvik i Svedala, utgör ett intressant material som jag tyvärr inte fått möjlighet att studera, men som skulle kunna innehålla viktiga pusselbitar om stationssamhällets framväxt.

Andra företagsarkiv har varit svårare att lokalisera eller har kanske t.o.m. slängts. Arkivet efter Stängselnät AB som var verksamt i Rydsgård har jag tyvärr inte lyckats hitta. Jag har varit i kontakt med det företag, Varmförzinkning som köpte delar av Stängselnät i början av 90-talet men de känner inte till några arkivhandlingar från det ursprungliga företaget.

Resultatet av efterforskningarna i arkiven presenteras i löpande text. Syftet med att presentera materialet i denna form istället för förteckningar eller tabeller, har varit att beskriva snarare än att redovisa det ganska heterogena material som finns i arkiven. Förhoppningen är att dessa beskrivningar kommer vara behjälpliga i det framtida grävandet efter arkiv-



material om Grevebanan. Det finns många potentiella arkiv som skulle kunna innehålla intressant material om järnvägen. Jag har först och främst valt att koncentrera mig på de arkiv som finns lokalt i Skåne. Vad gäller övriga arkiv har sökningar gjorts i Nationell arkivdatabas (NAD). Resultatet av sökningarna tillsammans med eventuella kommentarer presenteras i tabellform som bilaga till rapporten.

Sammanlagt har sju intervjuer genomförts inom studien. Fyra av dessa har gjorts med företrädare för kommuner utmed den aktuella sträckningen. De intervjuade är Pia Gunnarsson Wallin, Byggnadsantikvarie och Lars Persson, Kulturgeograf (båda från Malmö museer), Pia Transe Pedersen, Stadsarkitekt i Svedala, Jennie Luthander, Planarkitekt i Skurup och Inger Torstensdotter Åhlin, Byggnadsantikvarie i Ystad. Två intervjuer har gjorts med företrädare för kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen: Eva Persson, Kulturgeograf och Thomas Romberg, Länsantikvarie. Daniel Melchert som tidigare varit anställd på samma enhet och var med och arbetade fram kulturmiljöprogrammet har intervjuats via e-post. Informanterna har valts ut mot bakgrund av studiens syfte, d.v.s. att visa på hur kulturmiljöstråket uppfattas idag och hur det hanteras och värderas inom fysisk planering och kulturmiljövård.

Intervjuerna har i den mån det varit möjligt genomförts med öppna frågor. Alla intervju-situationer är dock olika. I många fall har de öppna frågorna fungerat väl och resulterat i rika beskrivningar av Grevebanan och dess värden. Vid andra tillfällen har intervjuerna stannat av inför de öppna frågorna vilket har inneburit att jag fått lämna den förutbestäm-da intervjumallen. Intervjusituationen har i dessa senare fall mer fått karaktären av en diskussion eller resonering mellan mig som utfrågare och informanten.

Intervjumaterialet har spelats in och transkriberats med syftet att göra informanternas berättelser läsbara och begripliga. Av den anledningen har den transkriberade texten, för läsbarhetens skull, redigerats något i rapporten. Sakinnehållet i informanternas berättelser har varit vägledande för transkriberingen. Intervjuerna har pågått i ungefär 35-45 min. En av informanterna, Pia Gunnarsson Wallin begärde efter intervjun att få omformulera sina svar skriftligt utifrån det transkriberade materialet, vilket hon också fått göra. I de fall som utfrågarens frågor förekommer i transkriberingen markeras detta med ett "U". Informantens svar föregås av ett "I".

## Besökta arkiv

### Skurups kommunarkiv

Arkivet har besökts vid tre tillfällen. Kommunarkivet saknar i dagsläget arkivarie men intrycket är ändå att arkivet är välstrukturerat med översiktliga arkivförteckningar för de olika kommunbildningarna. Här finns framförallt kommunala handlingar från de två stationssamhällena Skurup och Rydsgård. Min bedömning är att det först och främst är handlingar från byggnadsnämnd och kartmaterial som kan vara intressant att studera närmare. Ett särskilt intresse har ägnats åt handlingar som kan kopplas till Stängselnät AB. Stängselnät, som inte bara tillverkade nät utan även spik och taggtråd, etablerades i Rydsgård i början av 1900 talet men fick sitt verkliga uppsving under och efter andra världskriget då företaget hade 280 anställda och omsatte flera miljoner (Larsson 1994).

Samhället Rydsgård ingick under åren 1932 – 1951 i Örsjö kommun. Från denna kommunbildning finns byggnadsnämndens protokoll och korrespondens bevarade (signum A), framförallt från den senare delen av 40-talet. I detta material finns bl.a. brev från Stängselnät AB med anhållan om bygglov och utvidgning av företagets verksamhet. Från åren 1952 – 1970 finns 3 volymer protokoll och korrespondens från byggnadsnämnden i Rydsgårds kommun. Även här finns Stängselnät representerat, bl.a. i skrivelse från länsstyrelsen angående förändring av byggnadsplanen i Rydsgård vilken Stängselnät verkar ha överklagat i ett tidigare skede. Materialet har dessvärre lite sporadisk karaktär med ett brev här och där vilket gör det svårt att få en helhetsbild om vad ärendet gäller.

Även materialet för orten Skurup är uppdelat i olika arkiv. Först och främst finns handlingar från Skurups municipalsamhälle från 1895-1913 vilka jag som hastigast ögnat igenom. Det mesta av detta material är handskrivet och svårt att tyda. Här finns protokoll för åren 1896 – 1913 (A.1) och inkomna skrivelser från 1907 – 1911 (E.1). Arkivet efter municipalsamhället övergår sedermera i arkivet till Skurups köping. Byggnadsnämndens arkiv löper från 1914 – 1970. Protokoll finns bevarade för hela denna tidsperiod, sammanlagt 8 volymer. Likaså korrespondens till byggnadsnämnden fram till 1966. Under signum D. finns flygfoton på Rydsgård från 1969. Ett annat arkiv som möjligtvis skulle kunna vara intressant, men som jag inte tittat närmare på, är Stiftelsen Skuruphems arkiv. Stiftelsens syfte var att bygga, äga och förvalta fastigheter i Skurup. Materialet från detta arkiv sträcker sig från 1953 - 1970, i huvudsak med protokoll från denna tidsperiod men enligt arkivförteckningen finns även handlingar rörande byggnads och anläggningsarbeten under 1955 -1956. Arkivet finns på Skurupshems AB:s arkivlokal.

För Skurups kommun finns dessutom byggnadsnämndens arkiv med handlingar från 1971 och framåt. Det kan dock finnas mer historiskt material i de enskilda bygglovsakterna som står kategoriserade efter respektive fastighetsbeteckning. I dessa akter kan man hitta bygglovsansökningar och tillhörande ritningar för de olika fastigheterna. Jag tittade på en av dessa akter (Örsjö 6:80) på en fastighet där Stängselnät haft sina fabrikslokaler och hittade ritningar, korrespondens, yttranden om bygglov och dispens från gällande byggföreskrifter.

I arkivet finns även historiska grund- och primärkartor över Skurup och Rydsgård som skulle kunna vara intressanta att titta på. Det äldsta materialet som jag hittade var en byggnadsplan över Rydsgårds samhälle från 1948. Efter vad jag har kunnat se finns inte detta material ordnat i någon arkivförteckning utan ligger som lösa ark i ritningslåder direkt till höger inne i arkivlokalen.

Hans Sernert var bygdefotograf verksam i Skurup under andra halvan av 1900-talet. I kommunarkivet finns Hans Sernerts bildarkiv tillgängligt bl.a. med en akt om Grevebanan (framförallt tidningsutklipp och bilder från banans 100 års jubileum) och en med blandade bilder från Bröderna Anderssons gjuteri och F.W. Hakers verkstäder i Skurup.

### **Svedala kommunarkiv**

Även på detta kommunarkiv är det byggnadsnämndens handlingar som skulle kunna vara intressanta, t.ex. handlingar som visar på relationen mellan Åbjörn Anderssons mekaniska verkstad och kommunens byggnadsnämnd. Arkivet har dock inte besökts utan jag har tillsammans med kommunens arkivarie tittat på byggnadsnämndens arkivförteckningar. Från Svedala municipalsamhälle finns arkivet efter byggnadsnämnden 1899 – 1918:

A.1 Protokoll 1900 – 1918

F.1 Stadsplaneärenden och byggnadsritningar 1899 – 1918

Från Svedala köping finns arkivet efter byggnadsnämnden 1919 – 1970:

A.1 Protokoll

E.1 Korrespondens 1922 – 1969

F.1 Stadsplaneärenden och byggnadsritningar 1919 – 1947

Från Svedala kommun finns arkivet efter byggnadsnämnden 1863 – 1949:

A.1 Protokoll 1930 - 1949

### **Ystad stadsarkiv**

Välstrukturerat arkiv med översiktliga och detaljerade förteckningar. Här finns i huvudsak två arkiv med material som kan vara av intresse för Grevebanan: *Malmö – Ystads järnvägsaktiebolag* och *Ystads järnvägar*. Stadsarkivet har besökts vid två tillfällen.

Arkivet efter Malmö – Ystads järnvägsaktiebolag innehåller verksamhetsberättelser för åren 1872 – 1941 samt styrelseberättelser för åren 1881 – 1910. Jag tittade framförallt på materialet från de tidiga åren. Verksamhetsberättelser är under dessa första år handskrivna men styrelseberättelserna är tryckta och överskådliga. I styrelseberättelse finns t.ex. statistik rörande inkomster och utgifter för respektive station.

Arkivet efter Ystads järnvägar är stort och omfångsrikt med protokollsmaterial, styrel-

seberättelser men även rikligt med korrespondens och handlingar om anläggningar vid stationerna. I korrespondensmaterialet (signum E, sammanlagt 11 volymer mellan åren 1934 – 1937) märks framförallt trafikchefen Knut Nihlén's brev. Jag har tittat igenom en del av den första volymen och en betydande del av materialet är korrespondens mellan trafikchefen och företag utmed Grevebanan. De flesta breven är dock ganska kortfattade och handlar ofta om t.ex. fraktnedsättningskostnader på järnvägen. Ett annat intressant material i arkivet finns under F (Handlingar rörande anläggningar) där jag har tittat igenom ett antal volymer. I den första volymen finns tex en mapp om Skurups bangårdsombyggnad och stadsplan från åren 1897-1941. I samma volym finns en mapp om Oxie-Arriebackens järnväg, vilket var ett sidospår till Grevebanan som anlades av greve Tage Thott i början av 1900-talet. Här finns t.ex. avskrifter av greve Thotts begäran om att få anlägga spåret samt en del korrespondens angående driften och demonteringen av spåret. I nästa volym (F.2 vol 2) finns handlingar om bangården i Svedala för åren 1917 – 1941, bl.a. med korrespondens där järnvägsbolaget uppmanas köpa marken kring stationsområdet vilken annars, enligt brevskrivaren riskerar att bebyggas. Under volym 3 i samma signum (F.2) finns material om bispår utmed grevebanan mellan åren 1928 – 1941, framförallt med korrespondens och avslag på begäran att få anlägga ett bispår för omlastning av betor i Varmlösa, mellan Rynge och Rydsgård från 1933. Här finns även material om bispår i Skurup och Svedala, bla med kostnadsförslag för iordningsställande av spår till Bröderna Anderssons gjuteri och korrespondens om förlängning av spår till Åbjörn Andersson AB.

### **Malmö stadsarkiv**

Arkivet är välstrukturerat och har, förutom kommunala handlingar, även ett rikt företags och föreningsarkiv vilket skulle kunna fungera som en möjlig ingång till studier av Grevebanan och relationen mellan stad och land. Här finns t.ex. arkivet efter Malmö mejeribolag 1872 – 1878 som hade upptagningsområde i Arrie och Skabersjö. En annan sökväg erbjuder sakregistret till stadsfullmäktiges protokoll (1860 – 1890, 1894 – 1927) där man kan söka på ”Malmö – Ystad järnväg” och därigenom få fram protokoll från sammanträden där järnvägsfrågan behandlats. Däremot finns inget direkt material eller arkiv efter Malmö – Ystads järnvägar.

På stadsarkivet finns även ett digitaliserat bildarkiv där man kan söka efter fotografier. Sökningar på tex ”grevebanan”, ”Malmö – Ystad järnväg” ger dessvärre ett magert resultat. De få bilder som hittades i arkivet var t.ex. vykort över järnvägsstationen i Malmö och foto på Grevebanans sträckning vid Lönngatan. Stadsarkivet besöktes vid ett tillfälle.

### **Landsarkivet i Lund**

På landsarkivet har arkivet efter Bröderna Anderssons gjuteri i Skurup studerats. I detta arkiv finns protokoll med bilagor från åren 1913 - 1976, 1949 - 1971, sammanlagt 2 volymer (A1 vol 1-2). Protokollen från 1940 talet är maskinskrivna och innehåller information om försäljning under året, fastigheter och hyresgäster, tyvärr ganska knapphändig och kortfattat. På de tidigare protokollen verkar det vara sämre ordning.

I mappen FX vol 1 finns blandat material med fastighetskontrakt och stadsplan över det huvudsakliga företagsområdet. Under signum E finns företags korrespondens och in och utgående handlingar:

EV vol 3. Blandad korrespondens från åren 1911 till 1922, men framförallt från 1922, nedskrivet på tyska.

EII vol 5. Mer korrespondens. Sorterat efter bokstavsordning men tyvärr inget från Malmö - Ystad järnväg.

EV vol 12. Övriga inkommande och utgående handlingar från 1958 - 1976. Innehåller även kort historieskrivning och den del illustrationer från reklamblad.

EV vol 11. Övriga inkommande och utgående handlingar från 1954 - 1970. Spretigt material, inget om järnvägen nämns.

### **Folklivsarkivet i Lund**

Folklivsarkivet har besökts vid två tillfällen. Arkivet grundades från början med syftet att bevara minnen och sedvänjor från bondesamhället men har sen 70 talet haft en betydligt mer samtidsinriktad insamling. Framförallt är det transkriberade intervjuer och dokumenterade fältarbeten som kan ge en intressant inblick i det sociala livet i stationssamhällena under 1900-talet. Jag har framförallt koncentrerat mig på sökningar i manuskriptsamlingen som innehåller material från tidsperioden 1910 – 1990. Tyvärr har dessa efterforskningar gett ett magert resultat, i många fall har jag hittat uppteckningar som nämner järnvägen och skånes stationssamhällena i kortare avsnitt. Vad det gäller material från stationssamhällena utmed Grevebanan, representeras de framförallt av uppteckningar från Svedala. Etnologistudenter genomförde fältarbeten i Svedala mellan åren 1978-79. Materialet finns transkriberat och lättillgängligt och behandlar bla det sociala livet på godsens och förhållandet mellan nyinflyttade och infödda. Material direkt kopplat till järnvägen eller industrimiljöer utmed grevebanan har jag inte hittat under mina besök. Resultatet av sökningen presenteras i bilaga 3. Sökningar efter material om stationssamhällena har, på inrådan av arkivarie Göran Sjögård på folklivsarkivet, gjorts efter respektive socken.

### **Skånes arkivförbund**

På Skånes arkivförbund finns nedteckningar från den minnesinsamling som SJ genomförde 1995. Materialet härstammar från tidigare anställda på järnvägen och beskriver både vardagssituationer och särskilda händelser på de skånska järnvägarna. I materialet finns en del tätare beskrivningar av järnvägens omgivande landskap och stationens betydelse som samlingspunkt i byn. Tyvärr finns det inga längre skildringar från Grevebanan. Skånes arkivförbunds material finns tillgängligt på Arkivcenter syd i Lund.



## Grevebanan som kulturarv

I det här avsnittet redogörs för resultatet från de sju intervjuer som gjordes inom studien. Resultatet av intervjuerna presenteras under tre teman: *Bakgrunden till kulturmiljöstråket*, *Grevebanan som kulturmiljöstråk* och *Grevebanan och planeringen*.

### Bakgrunden till kulturmiljöstråket

Grevebanan utnämndes 2006 till kulturmiljöstråk av Länsstyrelsen i samband med att det nya digitala kulturmiljöprogrammet färdigställdes. I det nya kulturmiljöprogrammet presenterades ett antal kommunövergripande stråk som ansågs bevarandevärda och viktiga för den skånska kulturmiljön. Ett av dessa är järnvägen mellan Malmö och Ystad. Medan tidigare kulturmiljöprogram varit mer inriktade på avgränsbara objekt och fysiska lämningar, innebar stråken en ny form av kulturmiljö som förutom byggnader även betonar helhetsvärde, samband och relationer mellan objekten. Synsättet att helhetsmiljöerna är viktiga återspeglas även i Länsstyrelsens motiv för bevarande av Grevebanan, där de värdefulla sambanden mellan gods, station, kyrka särskilt pekas ut.

*Grevebanan visar adelns starka ställning och järnvägens betydelse för framväxten av samhällen och industrier på landsbygden och har därigenom ett högt historiskt värde. Det är viktigt att bevara godsens mindre stationer med tillhörande byggnader. Sambandet mellan gods, kyrka och station har ett särskilt kulturhistoriskt värde. Industrier som till exempel tegelbruk eller mekaniska verkstäder längs järnvägen förstärker förståelsen av banans betydelse. Stationshus, banvaktstugor, bostäder för järnvägens personal och mindre byggnader som pumphus, godsmagasin och våghus bildar tillsammans ett helhetsvärde.*

(Länsstyrelsen i Skåne, Kulturmiljöprogram, 2013 [online])

Syftet med kulturmiljöstråken var med andra ord att visa på kulturhistoriska värden som ofta gick utanför eller bortom de avgränsbara objekten. Daniel Melchert berättar om hur de resonerade i arbetet med det nya kulturmiljöprogrammet.

*Vi kände att en del miljöer inte gick att fånga med en vanlig "blaffa" och att det inte var meningsfullt att lyfta ut en specifik plats/anläggning som skulle symbolisera ett helt komplex. Vi använde samma resonemang om kust, vissa åar, vägsträckor och järnvägssträckor. Att just Grevebanan lyftes fram berodde väl dels på att den fortfarande trafikerades, dels på att det fanns tydliga kopplingar mellan järnväg-gods-industri och på sina håll tätortsbildning (främst då Svedala och Skurup, men även Rydsgård och Börringe).*

(E-Post korrespondens, Daniel Melchert 2013-03-18)

Samtidigt som kulturmiljöstråken syftade till att uppmärksamma viktiga samband för kulturmiljön, beskriver Eva på Länsstyrelsen att det likväl ofta blir fysiska lämningar och objekten snarare än sambanden som är möjliga att skydda.

*Ja man kan ju inte skydda den historiska processen utan det är ju dom fysiska lämningarna som är tydliga och synliga och som vi kan påverka. Men att, det är ju mycket som har försvunnit men som*

sagt det är väl mer att synliggöra....jag tror det är så man har tänkt, jag kan ju inte svara riktigt för det eftersom jag inte var inblandad. Men jag tror det är för att beakta allting som finns runt omkring där, men visst det är ju ofta de här objekten. Men det är vårt försök att hitta anknytningar på andra sätt och förklara kulturmiljön i ett större, helhetstänkande och inte bara säga: det här stationsbyggnaden är från 1856. Utan att den var viktig för byarna runtomkring och liksom vilka byar då: jo dessa.

(Intervju Eva Persson 2013-03-13)

Länsstyrelsen pekade ut Grevebanan som ett kulturhistoriskt viktigt stråk, men det finns inga formella skyddsbestämmelser knutet till Grevebanan. Kulturmiljöstråken ska snarare, enligt Länsstyrelsen, fungera som ett slags planeringsunderlag för kommunerna.

Men Länsstyrelsen tar ju ingen, det här är ju ett planeringsunderlag, ett kunskapsunderlag. Det har ju inga skydd överhuvudtaget såvida det inte är skyddat som fornlämnning eller byggnadsminne eller utmärkt som Q-märkt enligt PBL. Så det här är ju bara nånting, ett stöd för handläggare på kommun så att dom ska förstå: här har vi en stationsbyggnad som är kopplad till den här tiden då, så att man ska förstå kontexten och inte bara se dom här objekten.

(Intervju Eva Persson 2013-03-13)

Eva menar vidare att tanken med kulturmiljöstråket var att det skulle kunna bidra till en bredare diskussion om vilka kulturmiljöer som är värda att bevara. En process där såväl experter som lokalbefolkningen bidrar med sina perspektiv.

[...] om vi tänker så här: om man vill göra nya åtgärder i landskapet t.ex. kommun eller Trafikverket, då får dom ju ta och titta vad finns det för värden här. Då tittar dom ju på vårt planeringsunderlag då, kulturmiljöprogrammet :okej. Och då får man ju höra sig för t.ex. med muséer, vad tycker ni? Finns det ett värde för den här i området och vad säger lokalbefolkningen, är det värt att bevara den här gamla byggnaden som kanske är helt sjangserad nu. Kan man hitta någon alternativ funktion. Det är ju inte Länsstyrelsen som ska bestämma utan det är ju samhället i sig som ska hitta dom här möjligheterna att ta tillvara på det så att man inte bara river bort utan att funderat ett extra varv.

(Intervju Eva Persson 2013-03-13)

Från Länsstyrelsens perspektiv spelar kommunerna en viktig roll i hur kulturmiljöstråket och dess värden omsätts i praktiken. När programmet utarbetades ville man därför försäkra sig om att kulturmiljöerna fanns förankrade på kommunal nivå.

Jag kan säga att när vi arbetade med kulturmiljöprogrammet så fanns det en stark ambition att förankra det på olika håll och kanter, så vi hade olika referensgrupper. En referensgrupp innehöll företrädare för de skånska kommunerna. Vi gjorde resor ute och länet också med, där vi aktivt bjöd in kommunerna. Kommunerna fick också programmet på remiss och om jag minns rätt så var det väl 25 av 33 kommuner som svarade på remissen vilket ju är rätt hyfsat.

(Intervju Thomas Romberg 2013-03-26)

Ansvar för hur kulturmiljöstråkets värden bevaras och förvaltas ligger, enligt Thomas, till stor del på kommunernas bord.

*U: Åligger det då kommunen att förvalta kulturmiljöstråket?*

*I: Ja jag menar det är ju i samband med planläggning som dom...men det kan ju också vara i en situation där man får in en rivningsansökan för ett antal byggnader som ligger inom området. Och då säger man, ja det här är viktigt för att det ingår i ett kulturmiljöstråk som heter Grevebanan och där är vårt samhälle ett av dom...Böringe stationssamhälle t.ex. [...] Men det är ju upp till kommunerna tycker vi, det är ett underlag som vi tillhandahåller, det är ni välkomna att använda er av.*

*(Intervju Thomas Romberg 2013-03-26)*

Hos några kommuner finns å andra sidan en osäkerhet kring Grevebanan som kulturmiljöstråk och vad detta egentligen innebär.

*U: Men upplever du att det finns en osäkerhet hur man ska förhålla sig till kulturmiljöstråket?*

*I: Jaa, just Grevebanan kan jag nog. Det är lite osäkert vad det innebär egentligen. Vad får vi göra, vad innebär det. Ja, absolut.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

## **Grevebanan som kulturmiljöstråk**

Ett återkommande tema under intervjuerna har varit vad som ingår i kulturmiljöstråket och hur man kan avgränsa stråket geografiskt. Eftersom Grevebanan är utnämnt som kulturmiljöstråk och inte som ett enskilt objekt, är gränserna för vad som ska räknas in i stråket inte helt entydiga. Daniel Melchert som var med och arbetade i gruppen runt kulturmiljöprogrammet berättar hur resonemanget gick:

*Järnvägssträckningen bildar själva förutsättningen sedan får man pussla på bitar där de framträder tydligt, där det finns ett mönster som kopplar samman järnväg, station, vägnät, gods, alléer, stadsplan, bebyggelse etc. Avgränsningen blir m.a.o. något diffus, lite som riksintresseområdena. Man kan alltså inte hävda att det är bansträckningen och så ett skyddsområde (typ strandskydd) på 100 m på vardera sidan. På någon sträckning [sic] är det kanske inte mer än själva banvallen och en banvaktsstuga med tillhörande trädgård, på annat ställe är det stadsplan och stadsbebyggelse från järnvägsepoken (fram till 1950-tal) och på ett annat sätt hur ett gods har omformat landskapet med utgångspunkt i järnvägen med nya vägar, etablering av industri och arbetarbebyggelse.*

*(E-Post korrespondens, Daniel Melchert 2013-03-18, Telefonsamtal 2013-03-27)*

Trots oklarheten över vad som exakt ingår i grevebanan som kulturmiljöstråk, har länsstyrelsen tagit fram ett kartmaterial där stråket och dess geografiska avgränsning finns representerat. Avgränsningen följer här banans sträckning och omfattar även delar av stationsbebyggelsen i Skurup, Svedala och miljön kring Böringe gods och station. Däremot ingår t.ex. inte Näsbyholms gods trots godsmiljöns synliga samband mellan gods och station

i form av t.ex. alléer. Eva Persson, som jobbade i länsstyrelsen vid tiden för programmet men inte i själva arbetsgruppen, uppfattade det som att det var ett medvetet val att skapa en diffus gräns för stråket och därigenom uppmuntra till diskussion:

*Alltså det finns ju så mycket mer, det är väl så vi tänkte då när vi gjorde en ganska grov zon kring... den är ju väldigt, alltså när vi har digitaliserat i karta så har vi gjort den väldigt luddig. Den följer ju inga speciella gränser utan det är ju mer för att visa, inom ett sånt här avstånd från banan, järnvägen så kan man fundera, finns här någonting som man behöver, kanske skulle ta vara på som en resurs för samhället.*

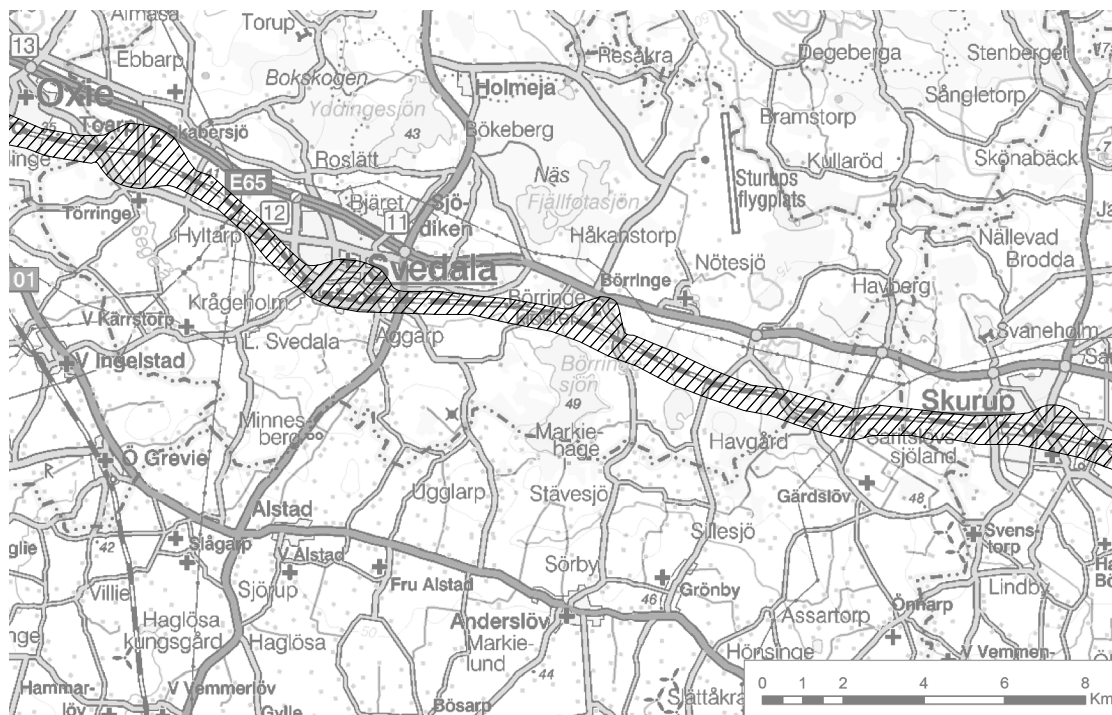
(Intervju Eva Persson 2013-03-13)

Länsstyrelsens kartrepresentation av stråket tycks i första hand vara avsett som en schematisk avgränsning, inom vilken kulturhistoriskt intressanta samband och byggnader för järnvägen kan finnas. Pia på Malmö muséer är inne på samma tankespår och menar på att andra företeelser utanför det markerade sträckningen också skulle kunna räknas till kulturmiljöstråket.

*Vad gäller själva avgränsningen av stråket ser jag inget hinder för att värdera, bedöma och argumentera för något som ligger utanför det markerade stråket men som kulturhistoriskt ändå hör dit, ex en industri. Dock kan det ju vara bra för att förstärka argumentationen om ett objekt/miljö ingår i det utpekade stråket.*

(E-post Pia Gunnarsson Wallin 2013-04-10)

På frågan om vad som ingår i Grevebanans kulturmiljöstråk, skiljer sig synen mellan de



Kulturmiljöstråket Grevebanan, Illustration efter Länsstyrelsens GIS data, ©Lantmäteriet i2012/901

olika kommunerna åt. De flesta informanterna betraktar fysiska objekt, lämningar och byggnader kopplade till järnvägen som viktiga delar för kulturmiljöstråket.

*För oss är det ju väldigt viktigt med dom här byggnaderna som kom till i samband, tack vare järnvägen, som stationshuset här mittemot. Vi hade ett järnvägshotell här innan, precis på denna platsen, ett jättestort och likadant var det i Rydsgård att man hade en stor järnvägsstation och ett stort järnvägshotell. Och alla dom där sakerna som kom till tack vare att vi fick en järnväg hit. Och då är det värt att bevara tycker jag.*

(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)

Stadsarkitekten i Svedala anser att de industrier, sockerbruk men även samhällena som växte upp utmed järnvägssträckningen kan betraktas som en del av kulturmiljöstråket.

*Det är ju naturligtvis de slott som det är kopplat till, det var ju godsherrar som var med och betalade den här järnvägen och då har vi ju i Svedala kommun, Skabersjö och Börringe kloster, men sen så var det väl också, utmed Grevebanan växte det ju upp industrisamhällen, ....Svedala är ett och jag antar Skurup är ett annat och då var det ju tegelindustri och sockerbruk som kom på 1800-talet, så det ingår ju. Men sen är det dom byggnaderna som är kopplade till Grevebanan som stationshus och det kan vara magasin [.....]*

(Intervju Pia Transe Pedersen 2013-03-14)

Från Malmö muséer, som är remissinstans för kulturmiljöfrågor i Malmö stad och Svedala kommun, betonas inte bara de enskilda byggnaderna kopplade till Grevebanans historiska framväxt utan även de miljöer där dessa återfinns.

*Vad jag vet har vi inga godsmiljöer till Grevebanan inom Malmö stadsområde. För annars är givetvis den agrara miljön viktig med koppling till Grevebanan eftersom det var därför den hamnade där en gång i tiden, för att kunna få ut dom produkter man producerade på ställena. Så där är ju själva godsen i sig väldigt betydelsefulla, tex Börringe, Näsbyholm, Marsvinsholm.*

(Intervju Lars Persson 2013-03-08)

När det gäller huruvida stationssamhället ska räknas till kulturmiljöstråket betonar Lars att det är viktigt att avgränsa vilka delar av samhället som kan komma i fråga:

*Det beror ju lite på vad du menar med stationssamhälle, inte att Svedala i sin helhet med sina nuvarande avgränsningar ses som en direkt del i stråket utan, det blir väl nån form av avgränsning, att det är den äldre delen. Den bebyggelse som fanns kanske...ja vilken tidsperiod vi nu går in och tittar på men under slutet av 1800-talet...*

*För jag menar, ett samhälle som Svedala har vuxit så pass mycket ändå under 1900-talet...den där direkta kopplingen till järnvägen den minskar ju givetvis successivt, för det är ju andra grejer som också gynnat expansionen, motorväg och...så att det blir ju inte så tydligt i senare skeden att expansionen har en koppling till Grevebanan. Så att det är väl en fråga mer om var man ska dra dom gränserna, vilket delområde som precis har ett större värde kopplat till banan.*

(Intervju Lars Persson 2013-03-08)



Byggnadsantikvarien i Ystad beskriver järnvägens byggnader som viktiga delar för förståelsen av kulturmiljön, men även det vidare kulturlandskapet längs med sträckan kan betraktas som en del i stråket.

*U: Vad anser du ingår i Grevebanan som kulturmiljöstråk?*

*I: Ja utan att ha läst det här nyligen, och inte heller läst på inför ditt besök här, så tänker jag mig: ja det är ju banan, det är byggnader i anslutning till, stationsbyggnader, banvaktstugor...men för mig som har det bredden i kulturlandskapet så ser jag ju hela landskapet som det stråket. Och det blir ju mer intressant än ett vägstråk på något sätt, det är ju stora områden emellan där man inte kan stanna numera. Där man inte numera stannar. Alltså man ser en del äldre, järnvägsanknutna byggnader, banvaktstugor och där kan man ju tänka sig i tågens barndom att man stannat, det har man sannolikt gjort, alltså vid varje mjölkbord. Så jag tycker ju att det är ett rätt brett stråk, så långt man kan se egentligen i det sydvästsånska backlandskapet och hur man sedan kommer mot Skurup och vidare mot Rydsgård och Svarte. Så det är det man ser, så uppfattar jag det.*

*(Intervju Inger Torstensdotter Åhlin 2013-03-07)*

Upplevelsen och läsbarheten av stråkets historiska dimension spelar en viktig roll i Ingers beskrivning av Grevebanan, något som även planarkitekten i Skurup är inne på.

*Det är ju upplevelserna längs med stråket också, inte bara spåret utan det är ju också det man ser runtomkring, det som har vuxit fram tack vare detta stråket. [...] Jag menar jag sitter ju och åker tåg där varje dag. Och jag brukar titta ut och då ser jag de här hjortarna och så tänker man sig nån greve stå där i något torn och skjutit på de här hjortarna. Man kan tydligt koppla ihop det, det gör jag i alla fall, att man kan koppla ihop det med Grevebanan.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

Läsbarheten av det gamla järnvägslandskapet tycks för många av informanterna vara av särskild betydelse för förståelsen av kulturmiljöstråket. Samtidigt bygger kulturmiljön på samband och relationer som inte alltid är så lätta att reda ut utan en guide eller informerande skyltar. Eva på Länsstyrelsen menar på att mobila appar skulle kunna fungera som ett sätt att medvetandegöra samband och historiska processer i kulturlandskapet.

*Men man kan ju göra en informationsdatabas där man kan skapa olika appar, där man kan följa järnvägen och kan få utpekade gamla vagnsbyggnader kopplade till stationen och silosar, godsen. Då kan man ju få en berättelse med karta, historiska karta, historiska foton. Det är ju så man levandegör en miljö som idag är väldigt svår att ta till sig om man idag bara kliver på Pågatåget.*

*(Intervju Eva Persson 2013-03-13)*

## Grevebanan och planeringen

Grevebanan är belägen i en expansiv region vars befolkningsunderlag förväntas öka i framtiden. Å ena sidan är Grevebanan ett viktigt kulturhistoriskt stråk, å andra sidan är järnvägen ett viktigt styrmedel för att hantera den ökande befolkningstillväxten i Öresundsregionen. Inte minst stationsorterna har i detta sammanhang diskuterats som möjliga förtätningsområden med syftet att skapa ett hållbart samhälle (Länsstyrelsen i Skåne län m.fl. 2010). Mot bakgrund av denna diskussion har intervjuerna även kommit att handla om hur man diskuterar kulturmiljöstråket och dess värden när förtätning och förändringar i planer är aktuella i kommunerna.

Grevebanans sträckning har förändrats över tid. På många håll ligger spåren kvar, i stort sett på samma plats där de placerades vid järnvägens anläggande 1874, på andra platser har spåren rivits upp och dragits om. För Malmö stads del har stora delar av den ursprungliga sträckningen för Grevebanan övergivits eller övergått i andra funktioner. De gamla sträckningarna värnas emellertid fortfarande när man t.ex. gör nya detaljplaner i dess närhet, inte bara som en viktig kulturhistorisk lämning utan även som ett strukturbildande element i staden:

*När jag handlägger ett ärende i nära anslutning till en befintlig eller nedlagd järnvägssträckning brukar jag titta både efter enskilda objekt och strukturer, men även järnvägen som strukturskapande element. Med andra ord tittar jag inte bara på exempelvis byggnader och banvallar utan även på den konsekvens järnvägen fört med sig exempelvis genom att dela upp staden i olika områden och lokalisering av exempelvis industrier.*

*(E-post Pia Gunnarsson Wallin 2013-04-10)*

Pia hänvisar även vidare till ett yttrande som Malmö muséer lämnat angående detaljplan i anslutning till Grevebanans gamla sträckning, i vilken muséet betonar vikten av att man inte bebygger banans gamla spårområde (Yttrande Malmö museer 2011-01-28).

Längre ut i landsbygden ligger dock den större delen av järnvägen kvar på samma plats som när Grevebanan invigdes. För många stationssamhällen har betydelsen av järnvägen knappast minskat sen slutet av 1800-talet. Planarkitekten i Skurup kallar Grevebanan för en "livsnerv" för kommunen vars kulturmiljö måste bevaras men även utvecklas i samklang med dagens samhälle.

*För oss har det betydligt väldigt mycket att det här järnvägen faktiskt kom till här då i slutet av 1800-talet och att dom här grevarna gick tillsammans och fixade den här järnvägen, annars hade vi inte suttit här idag. Och det är väldigt viktigt att försöka bevara det och utveckla den för det är ju inte en kulturmiljö som ska stå stilla och bevaras utan den utvecklas ju hela tiden med ny teknik tex när man elektrifierade banan, mycket har ju hänt, så det är ju inte en kulturmiljö som har varit helt statisk sen 1874 utan det har ju hänt väldigt mycket även om den har samma sträckning ungefär, inte riktigt, men nästan sen dess så är det mycket som har hänt. För oss är det viktigt att bevara det som finns kvar men samtidigt att det får möjlighet att utvecklas. Men det är en livsnerv för oss kan man väl säga, detta stråket.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

Jennie menar vidare att, ett sätt att utveckla Grevebanan som kulturmiljöstråk är att bygga stationsnära och ge möjlighet till människor att pendla från och till Skurup:

*[...]det har alltid funnits bostäder och verksamheter i närheten av järnvägen. Därför har man placerat bostäder och verksamheter nära för att järnvägen fanns, även i Skurup. Sen så har det kommit mycket vågor av säkerhetsavstånd som har gjort att bebyggelsen dragit sig tillbaka från järnvägen istället. Medans nu så finns det en tendens att man drar sig mot järnvägen igen och de flesta områden vi planerar är i stationsnära lägen. Speciellt i Rydsgård har vi ett stort område precis intill järnvägen som vi planerar nu. Som har varit ett sånt gammalt, en lagerbyggnad med dåligt utnyttjande av marken. Och för att spara på åkermarken så vill vi bygga där istället....Får plats med många bostäder och många som då får möjlighet att pendla på det här stråket. Så att en del av kulturmiljön anser jag vara att man drar sig tillbaka mot spåret igen. Att man ser järnvägen som något väldigt viktigt.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

De flesta informanterna är överens om att utbyggnadsplaner och förtätningar i stations-samhällena inte behöver vara ett hot mot de värden som kulturmiljöstråket representerar. Samtidigt finns de som ser en problematik med hur förtätningar utformas.

*Ja det är ju stora planer på gång ute i Svarte[...] det är stora områden av åkermark som ska tas i anspråk för byggnation. Rätt många bostäder och när man kommer med tåget där så ser man, åkerlandskapet, man ser alléer och i fjärran skymtar man Östersjön. Det är sådana vyer som kommer att försvinna ifrån Grevebanan och det tycker jag är tråkigt för att det känns som....här glider vi fint in med tåget mot Ystad.*

*(Intervju Inger Torstensdotter Åhlin 2013-03-07)*

*Det finns en slags paradox inbyggt i bevarandet av järnvägsmiljöer. I anslutning till levande järnvägssträckningar kan det vara betydligt svårare att hävda bevarande. Nya krav på exempelvis säkerhet och miljö kan göra det svårt att bevara enskilda objekt och större förändringar krävs. Medan det motsatta kan gälla för byggnader som tillhört en nedlagt bana.*

*(E-post Pia Gunnarsson Wallin 2013-04-10)*

*Sambanden är ju mycket svårare att kämpa för att bevara. Har man tex en stor gård och dess station vid järnvägen: fördärvas då sambandet om man lägger bebyggelse emellan enheterna? Det får man ju bedöma i enskilda fall, sambandet finns ju kvar men det är inte visuellt synligt längre. Där är ju en koppling i alla fall men det gäller att känna till den, den blir ju mindre tydlig givetvis på platsen.*

*(Intervju Lars Persson 2013-03-08)*

Lars är inne på hur man kan arbeta med de kulturhistoriskt värdefulla samband som pekas ut i Länsstyrelsens motiv för bevarande. För Skurups del tar sig detta samband ett konkret uttryck i stadsplanen vilket man försöker ta vara på och förvalta.

*U: I Skurups översiktsplan står det att man betraktar sambandet mellan gods, kyrka och station som särskilt värdefullt ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Hur kan man jobba med sådana kulturhistoriskt värdefulla samband i planeringen?*

*I: Ja, vi har ju en väg som går rakt från slottet och rakt ner till kyrkan och hela samhället är uppbyggt kring den vägen. Så att den finns ju kvar och den ska finnas kvar och den värnar vi om. Det är något väldigt konkret som man kan ta på och jobba med. Den gatan försöker vi göra lite trevlig och inbjudande.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

Länsstyrelsen ambition med kulturmiljöstråket och kulturmiljöprogrammet generellt var att materialet skulle kunna lyfta frågan om vad som skulle kunna ingå i den bevarandevärda miljön. Informanternas beskrivning av i vilken mån som kulturmiljöstråket diskuteras vid aktuella planärenden skiljer sig dock åt. Exempel från Skurup:

*U: Om man tar Rydsgård som exempel, där det finns en aktuella detaljplan. Kom diskussionen om att det här är faktiskt ett kulturmiljöstråk upp i samband med att man diskuterade detaljplanen där?*

*I: Ja det gör det alltid. Vi konstaterar att det är ett kulturmiljöstråk så får man då...Men sen så har vi inte riktigt, vi har väl konstaterat; ja det är väl inte så mycket som. Vi inverterar inte på det kulturmiljöstråket genom att göra en ny detaljplan här utan vi bygger enligt den tradition vi har i denna del av Skåne: stenhus, tegel och puts som man alltid har gjort.*

*(Intervju Jennie Luthander 2013-03-01)*

Exempel från Svedala:

*U: Om jag tar och sammanfattar lite här nu, vad det gäller Grevebanan som kulturmiljöstråk, då finns det alltså med som en beskrivning i detaljplanerna men det diskuteras inte mycket på kontoret vad det innebär?*

*I: Det är ingen att diskutera med knappt...näe...fast alla vet om att den heter Grevebanan och att det är ett kulturstråk och att godsägarna var med och betalade den och att stationerna låg så nära godsens dom kunde.*

*(Intervju Pia Transe Pedersen 2013-03-14)*

Exempel från Malmö muséer:

*U: Men om jag förstår det rätt så upplever ni ändå att kulturmiljöstråket är levande...alltså det är något som ni tar upp och diskuterar?*

*I: Ja, det är det ju. När vi får ärenden som ligger i anslutning till detta så finns ju det i medvetandet, att det är en del av Grevebanan och dess värden.*

*(Intervju Lars Persson 2013-03-08)*

Byggnadsantikvarien i Ystad pekar på att en anledning till att man inte diskuterar kultur-  
miljöstråket i större omfattning på kommunen är att arbetet med ”värdetexterna” stagne-  
rat:

*Ja kan tro att värdetexter på länsstyrelsens hemsida och i dom skriftliga dokument vi har, dom har  
inte ändrats på väldigt länge. Och man säger att man ska arbeta med värdetexterna och utveckla  
dom. Då är det viktigt att det blir levande dokument som man använder i planeringen. Medan dom  
känns lite avsmnade nu, man vet knappt var man hittar dom. Jag vet var dom finns men dom  
behöver tydliggöras. För att dom ska få slagkraft så behöver dom vara tydliga.*

*(Intervju Inger Torstensdotter Åhlin 2013-03-07)*



## Avslutning

Syftet med den här rapporten har varit att göra en förstudie av Grevebanan som kulturmiljöstråk. De efterforskningar som jag har gjort i de olika arkiven kan knappast betraktas som en fullständig förteckning över allt arkivmaterial som kan kopplas till Grevebanan. Förhoppningsvis utgör denna förstudie bara ett skrapande på ytan. Å andra sidan tror jag att man behöver avgränsa sig tematiskt eller kronologiskt för att komma vidare i forskningen om Grevebanans kulturlandskap. En avgränsning som vi delvis arbetat med i denna rapport är att titta på relationen och samspelet mellan industriernas och stationssamhällets framväxt. I det avseendet utgör kommunarkivens handlingar med byggnadsnämndens protokoll och korrespondens ett lovande källmaterial. Däremot har det varit svårare att studera företagsarkiv i samma syfte. Många av dessa arkiv är i privat ägo eller har helt enkelt försvunnit när det ursprungliga företaget köpts upp eller gått i konkurs. Ett av dessa företagsarkiv som faktiskt finns kvar är arkivet efter Åbjörn Anderssons mekaniska i Svedala, ett arkiv som idag är Sandviks ägo. Om möjlighet ges skulle det vara intressant att titta närmare på vilken typ av material som kan finnas i detta arkiv. Ytterliggare en möjlighet i fallet Åbjörn Andersson, är att undersöka i vilken mån kommunarkivet i Svedala har handlingar om företags roll i stationssamhällets framväxt.

Det arkiv som jag studerat mest ingående är Skurups kommunarkiv, där jag bl.a. tittat på handlingar efter företaget Stängelnät AB. Jag tror det finns mer att hämta om Stängelnät i kommunarkivet, inte minst eftersom industrin etablerades i ett relativt litet stationssamhälle vars framväxt och blomstring gick hand i hand med företags. Arkivmaterialet behöver med andra ord inte bli så betungande samtidigt som Stängelnäts förehavanden i kommunen slår igenom i protokoll och andra typer av arkivhandlingar. I mina eftersökningar har jag hittat korrespondens och andra bygghandlingar där Stängelnät förekommer frekvent. Eventuellt skulle man kunna göra en fallstudie av Rydsgård som stationssamhälle som även skulle kunna knytas till en samtida diskussion om utveckling och förtätning av stationssamhället. I Rydsgård finns aktuella detaljplaner med planer på bostäder och handel i ett stationsnära läge. Orten har även ett aktivt byalag som har många tankar om samhällets framtida utveckling och gestaltning.

För orten Skurup finns andra tidiga företag, t.ex. Bröderna Anderssons gjuteri, vars handlingar och ansökningar kan vara intressant att titta närmare på i Skurups kommunarkiv. Jag har dessvärre inte haft tid att göra det inom ramen för denna studie.

Intervjumaterialet i den här rapporten har gett en inblick i hur Grevebanan som kulturmiljöstråk hanteras inom kulturmiljövård och fysisk planering. Från länsstyrelsens sida, syftade kulturmiljöstråket till att lyfta fram värdefulla kommunövergripande kulturmiljöer och därigenom skapa en diskussion om vad som faktiskt är värdefullt och därför bör ingå i kulturmiljöstråket. En diskussion som enligt länsstyrelsen bör föras mellan tjänstemän på Länsstyrelsen och kommunerna men även med lokalbefolkningen på orterna.

Mot bakgrund av detta skulle det även vara intressant att plocka in andra aktörers perspektiv, t.ex. företrädare för byalag och hembygdsföreningar i de olika samhällena. Vad anser de om Grevebanan som kulturmiljöstråk? Vad anser de om de förtätningsplaner som finns i stationssamhällena och hur påverkar det kulturmiljön? Här finns ett framtida examensjobb/forskningsuppgift som skulle kunna vidga diskussionen om hur de framtida stations-samhällena bör planeras.

## Käll och litteraturförteckning

### Otryckt källmaterial

#### Intervjuer

- 2013-03-01, Jennie Luthander, Planarkitekt Skurups kommun, 7 sidor  
2013-03-07, Inger Torstensdotter Åhlin, Byggnadsantikvarie, Ystad kommun, 9 sidor  
2013-03-08, Lars Persson, Kulturgeograf, Malmö muséer, 9 sidor  
2013-03-13, Eva Persson, Kulturgeograf, Länsstyrelsen i Skåne län, 7 sidor  
2013-03-14, Pia Transe Pedersen, Stadsarkitekt Svedala kommun, 8 sidor  
2013-03-26, Thomas Romberg, Länsantikvarie, Länsstyrelsen i Skåne län, 6 sidor

#### E-post korrespondens

- 2013-03-18, Daniel Melchert, Tidigare anställd på Länsstyrelsen i Skåne län, 3 sidor  
2013-04-10, Pia Gunnarsson Wallin, Byggnadsantikvarie, Malmö muséer, 2 sidor

#### Telefonsamtal

- 2013-03-27, Daniel Melchert, Tidigare anställd på Länsstyrelsen i Skåne, ca 10 min

#### Elektroniska källor

- Länsstyrelsen i Skåne län (2013) *Kulturmiljöprogram* [online] [http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/kulturmiljostrak/Pages/Grevebanan\\_Malmo-Ystad\\_jarnvag.aspx](http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/kulturmiljostrak/Pages/Grevebanan_Malmo-Ystad_jarnvag.aspx) (2013-04-03)

#### Övrigt otryckt material

- Yttrande Malmö museer 2011-01-28: *Angående samrådshandlingar till detaljplan för Hästhagens IP mm (del av innerstaden 10:14)*

### Litteratur

- Bergman, Kjell. 2007. *"Gjuteriet" 125 år: en kulturhistoria*. Föreningen Svedala-Barabygden: Svedala.
- Erlandsson, Alf (red.) 1969: *Skurups och Hassle-Bösarps historia från äldsta tid till våra dagar*. Kulturnämnden i Skurup: Lund.
- Franzén, Åke. 1986. *I teglets spår: Svedala igår, idag, imorgon*. Konsthögskolans arkitekturhögskola: Stockholm
- Janstad, H. Larsson, J. & Sjöberg, Lars-Eric. 1994: *Skurup – mellan ås och hav*. Kulturnämnden: Skurup.
- Larsson, Peter. 1994: *Rydsgårdsminnen i parti och minut*. Malmö.
- Länsstyrelsen i Skåne län, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket. 2010: *Stationsnära läge*
- Möller, Jens. 1989: *Godsen och den agrara revolutionen : arbetsorganisation, domänstruktur och kulturlandskap på skånska gods under 1800-talet*. Lunds universitets geografiska institution: Lund.
- Nihlén, Knut. 1924. *Malmö – Ystads järnväg 1874 – 1924*. Skånska litografiska aktiebolaget: Malmö
- Tunander, Britt och Ingemar. 1980: *Stickspår till sockerbruket*. Sockerbolaget: Malmö.

## Bilaga 1

### Sökningar i Libris

Sökord	Titel	Författare	Årtal
järnväg* malmö ystad	Malmö-Ystads järnväg 1874-1924	Nihlén, Knut	1924
	Malmö-Ystads järnväg 1874-1974	Thomasson, G & Stenvall, F	1974
grevebana*	Nätverken och "Grevebanan", I: Slotten & landskapet : skånska kulturmiljöer	Germundsson, Tomas	2002
svedala station*	Svedala stationssamhälle : byggnadsinventering utförd 1980	Andersson, Inger	1981
stationssamhäll*	Stationssamhällen : nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering	Aronsson, P & Johansson, L	1999
	Stationssamhälle .	Aldhagen, Yngve	1964
	Stationssamhälle – brott eller kontinuitet? I: Bebyggelsehistorisk tidskrift Nr 12	A:son Palmqvist, Lena	1986
	De skånska stationssamhällena. I: Skånsk järnväg	Tägil, Tomas	1990
skåne* järnväg*	Skånsk järnväg	Werdenfels, Åke (red.)	1990
	Järnvägsstationer i Skåne	Linde, Mats	1975
	Stickspår till sockerbruket	Tunander, Britt och Ingemar	1980
	Tur och retur på minnenas spår	Sjögren, Eva (red.)	1998
	De sydsånska privatbanorna och sockerindustrin	Svensson, Josef	1934
	Användning av nedlagda järnvägar för nya ändamål	Hansson, Tomas	1989
skurup station*	ingen träff		
skurup järnväg*	ingen träff		
svedala järnväg*	ingen träff		
rydsgård station *	ingen träff		
rydsgård järnväg*	ingen träff		
Åbjörn Andersson*	"Gjuteriet" 125 år : en kulturhistoria	Bergman, Kjell	2007
	Aktiebolaget Åbjörn Anderson Svedala, 1867-1917 : minnesskrift	Hansson, Sigurd	1918
	Aktiebolaget Åbjörn Anderson, Svedala, 1882-1932 : minnesskrift		1932
	Klasskamrater : om industriellt arbete och kulturell formation 1880 – 1920	Lindqvist, Mats	1994

svedala*	I teglets spår – Svedala igår, idag, imorgon Svedala samhälle 1874 – 1918 Svedala genom tiderna Vår bygd. Anteckningar om Svedala och omgivningarna 1904 – 1954 : 50år. Sveriges tegelmästareförenings tegelmästareskola, Svedala.... Sockerverksamheten i Svedala 100 år	Franzén mfl Thylén, N Svedala kommun Fritz, Edvin Andersson, K.G.	1986 1931 1981 1937 1954 1994
skurup*	Skurup – mellan ås och hav Skurups mejeriförening : 1894 – 1944 Kulturhistorisk byggnadsinventering av Skurups centrum Skurups och Hassle Brösarps historia	Janstad, H mfl Lundgren, S & Hultman, C Barup, K & Edström, M Erlandsson, Åke (red.)	1994 1944 1977 1969
rydsgård*	Rydsgårdsminnen i parti och minut Rydsgård – i forna dagar Rydsgård : i ord och bild 2 Rydsgård : i ord och bild 3	Larsson, Peter Asplund, Anne Sjöberg, Lars-Eric Sjöberg, Lars-Eric	1994 1992 2008 2010
Övrig litteratur	Godsen och den agrara revolutionen : arbetsorganisation, domänstruktur.... Om järnvägen och det otidsenliga landskapet. I: <i>Spår av landskapet</i> Järnvägarnas efterfrågan och den svenska industrin 1860-1914 Jordbrukets industrialisering : fördjupningsstudie inom prog. Skånes ind. arv Den svenska verkstadsindustrin och kulturmiljövården Rynges bevarandeplan (opublicerat material från Ystad kommun)	Möller, Jens Qviström, Mattias Modig, Hans Borg, Henrik & Olsson, Cissela Dahlström, Eva	1989 1999 1970 2004 2001



Bilaga 2

Sökningar i Nationell arkivdatabas (NAD)

Sökord	Arkiv	Årtal	Institution	Anmärkning
*järnvägsbolag*	Malmö - Ystads jv AB	1872 – 1941	Riksarkivet	E 1. Inkomna skrivelser 1910-1941 A 1. Protokoll m bilaga 1902-1943 F 1. Ämnesordnade handlingar 1893 – 1986 A 2. Renskrivna styrelse och bolagsstämmoprotokoll 1893-1929 F 1. Handlingar rör. tillkomst och utv. 1890-1943
	Börtinge-Östra Torps jv AB	1883 – 1941	Riksarkivet	
	Ystads järnvägar	1894 – 1941	Riksarkivet	
	Trelleborg - Rydsgårds Järnvägs AB:s arkiv	1893 – 1986	Landsarkiv Lund	
	Trelleborg - Rydsgårds jv AB	1893 – 1943	Riksarkivet	
*svedala* (begr:arkiv)	Ystad – Skivarps jv AB	1894 – 1929	Riksarkivet	E 1. Korrespondens 1928-1973 F 2. Handlingar rör. fastigheter och mark 1843-1971
	Skånska mejeriarkiv. Svedala mejeriför. arkiv	1939 – 1959	Landsarkiv Lund	
	Svedala gårds arkiv	1894 – 1928	Landsarkiv Lund	
	Minnesbergs Tegelbruks AB:s arkiv	1843 – 1979	Landsarkiv Lund	
	Svedala-Arbrå AB		Privat förvar. Riksark.	
*skurup* *gjuteri*	Bröderna Anderssons Gjuteri AB:s i Skurup arkiv	1903 – 1976	Landsarkiv Lund	A 1. Protokoll m bilagor 1913-1971 E 2. Korrespondens 1929-1970 41 hyllmeter
*tegel* (begr:arkiv)	Skånska tegelförsäljningens AB:s arkiv	1902 – 1969	Landsarkiv Lund	12 hyllmeter 10 hyllmeter
	Hans Andersson i Skurups tegelbruksarkiv	1898 – 1915	Landsarkiv Lund	
*sockerbruk* (begr:arkiv)	Skivarps sockerbruks arkiv	1901 – 1963	Landsarkiv Lund	
	Svedala sockerbruks arkiv	1894 – 1948	Landsarkiv Lund	
*skurup* (begr:arkiv)	Skånska mejeriarkiv. Skurups mejeriför. Ek. för.	1894 – 1967	Landsarkiv Lund	
	Hans Anderssons spannmålsfirmas i Skurup arkiv	1865 – 1946	Landsarkiv Lund	
	AB Ystads kalkbruksarkiv	1890 – 1913	Landsarkiv Lund	
	Skånska mejeriarkiv. Rydsgårdsortens mej. för.	1920 – 1968	Landsarkiv Lund	
*rydsgård* (begr:arkiv)	Rydsgårds godsarkiv	1661 – 1904	Landsarkiv Lund	
*skabersjö* (begr:arkiv)	Skabersjö godsarkiv	1541 – 1956	Landsarkiv Lund	H 1. Handlingar och räkenskaper rörande tegel och grusindustri 1871 – 1918 H 3. Handlingar och räk. Rör. skogen, sågen, torvmossorna och fårgeriet 1838-1894, 1900 – 1939

*börringe* (begr.arkiv)	Börringekloster		Riksarkivet	35 hyllmeter
*näsbyholm*	Näsbyholms godsarkiv	1545 – 1991	Landsarkiv Lund	
*charlottenlund*	Charlottenlunds trädgårdsarkiv	1903 – 1941	Landsarkiv Lund	
*marsvinsholm* (begr.arkiv)	(ingen träff)			

### Bilaga 3

#### Sökningar i folklivsarkivet, Lund, manuskriptsamlingen 1913 - 1990

Sökord	Acc.nr.	Insamlingsår	Antal sidor	Socken	Kommentar/sökord
järnväg\$	M 15484	1961	1-10	Veberöd	Kort kommentar/beskrivning om järnvägen i Skåne.
	M 20277	1986	1-91	Kävlinge	Rikt material om järnvägen i Kävlinge med omnejd. Om stationen som mötesplats. Lokal identitet.
					Fältarbete med beskrivningar från 1910-1980.
	M 8900	1942	1-62	Skanör	Kort kommentar/beskrivning om järnvägen i Skanör.
Svedala	M 19586	1979	19-22	Svedala	Fältarbete av etnologistudenter, bla om relationer mellan olika människor i godsmiljö.
	M 19589	1979	1-10	Svedala	Fältarbete av etnologistudenter, om förhållandet mellan infödda och nyinflyttade och om pendlning.
Börringe	M 19553	1978	1-6	Börringe	Beskrivningar av mejeriarbete vid Börringe mejeri.
	M 19546	1978	482-486	Börringe	Fältarbete om Börringe gods, från 1930 tal till 1970.
Skurup	inga träffar				
Oxie	inga träffar				
Törringe	inga träffar				
Skabersjö	inga träffar				
Villie	inga träffar				
Örsjö	inga träffar				
Katslösa	inga träffar				
Sjörup	inga träffar				
grevebana\$	inga träffar				